This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

**A propos de ce livre**

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

**Consignes d'utilisation**

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

**À propos du service Google Recherche de Livres**

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Stanford University Libraries
3 6105 120 561 183

Turkey. Laws, Statutes, etc.

Réglement applicable aux navires faisant le transport des pèlerins.

STANFORD LIBRARIES

HE
601
T9A2

HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

STANFORD LIBRARIES

Turkey. Laws, statutes, &c.

# RÈGLEMENT

## APPLICABLE AUX NAVIRES

FAISANT

## LE TRANSPORT DES PÈLERINS.

CONSTANTINOPLE

1880.

HE601
T9A2

Dagdeviren Collection

# RÈGLEMENT

APPLICABLE

AUX NAVIRES

# FAISANT LE TRANSPORT DES PÈLERINS.

## CHAPITRE I

### Dispositions Générales.

Art. 1.—Tout capitaine se proposant d'embarquer des pèlerins est tenu, au moins vingt-quatre heures (1) avant de se livrer à cette opération, d'en informer l'autorité compétente et de lui déclarer le jour du départ et la destination de son navire.

Art. 2. — A la suite de cette notification, l'autorité

(1) Pour les ports de Djeddah, Yambo, et autres ports de retour, ce terme est fixé à trois jours au moins, vu l'encombrement des pèlerins qui s'embarquent.

compétente (1) aura la faculté, s'il y avait soupçon d'insuffisance de moyens, de faire inspecter le navire destiné à l'embarquement, ses aménagements, ses rechanges, ses approvisionnements et tout ce qui se rattache aux besoins et à la sécurité des passagers.

Art. 3.—L'autorité compétente ne permettra le départ d'un navire à pèlerins qu'après avoir acquis l'assurance, sous la responsabilité du capitaine et de l'armateur, des conditions suivantes, à savoir :

**A.**—Que le navire est en état d'entreprendre le voyage sans danger, qu'il est bien équipé, bien aménagé, bien aéré et qu'il ne contient rien dans sa cargaison qui soit ou qui puisse devenir nuisible à la santé ou à la sécurité des passagers.

Bien entendu que l'embarquement sur des navires à pèlerins d'animaux vivants, de peaux et autres débris d'animaux, ainsi que de chiffons et drilles, est en tout cas défendu ; il en est de même du charbon fossile (2).

Tout navire à pèlerins devra être pourvu d'un lieu d'aisance pour chaque cinquante passagers embarqués à bord, les latrines destinées à l'usage des femmes leur étant exclusivement réservées.

**B.**—L'autorité aura en outre à constater qu'il a été mis à bord du combustible, des vivres et de l'eau potable en quantité suffisante pour la durée du voyage déclaré et d'après l'échelle arrêtée dans l'article suivant :

---

(1) Dans les ports ottomans, c'est l'autorité *Sanitaire* qui provoque une expertise effectuée par des officiers du métier.

(2) Bien entendu qu'il ne s'agit pas dans cette défense du charbon nécessaire à la navigation des navires à vapeur.

Art. 4.—Tout navire chargé de pèlerins devra être en mesure de fournir un minimum de quatre litres et demi d'eau par jour à chaque passager pour tout le temps que durera le voyage, une quantité de riz, farine, gruau ou autres substances farineuses, pour pouvoir en donner à chaque passager, et sans y comprendre l'approvisionnement destiné à l'équipage, un demi-kilogramme par jour (1).

En cas de relâche sur un point donné pour y faire de l'eau ou des vivres, la quantité à en prendre sera toujours dans les proportions ci-dessus déterminées.

Le combustible sera calculé proportionnellement à la distance que devra parcourir le navire (2).

Art. 5.—Les passagers ayant stipulé qu'ils se pourvoiront eux-mêmes des vivres à leur usage ne seront pas compris dans le nombre de ceux auxquels est appelé à fournir la cambuse du navire, sauf bien entendu la ration d'eau qui est toujours à la charge du navire.

Art. 6. — Tout navire à voiles qui embarquera des pèlerins devra disposer, dans les entre-ponts d'au moins 12 pieds de surface et 72 pieds cubes d'espace, pour chaque passager pris à bord.

(1) La ration, d'après le règlement anglais, est par jour et par personne de :

| | |
|---|---|
| Riz | une livre. |
| Poisson salé | quatre onces. |
| Sel | demi once. |
| Oignons, curcuma, poivre rouge, ou curry. | deux onces. |
| Eau douce | un gallon. |

L'eau doit être conservée dans des tonneaux en fer, ou bien dans des barils propres.

(2) La quantité de combustible, par personne et par jour, est fixée à deux livres par le règlement anglais.

Tout navire à vapeur ou mixte, partie à vapeur et partie à voiles, devra disposer, dans les entre-ponts, d'au moins 9 pieds de surface et 54 pieds cubes d'espace pour chaque passager.

Les navires tant à voiles qu'à vapeur doivent, en outre, avoir sur le pont un espace libre de 4 pieds de surface pour chaque passager. S'il restait encore de l'espace vide sur le pont des bateaux à vapeur, on pourrait y mettre des passagers de troisième classe, à condition qu'on pût fournir à chacun 9 pieds de surface, que les plats-bords du navire fussent solides et suffisamment élevés et que ces passagers fussent protégés per une double tente ou tout autre abri qui pourrait les soustraire aux intempéries atmosphériques.

Art. 7. — Tout capitaine de navire se disposant à transporter des pèlerins, exigera de son agent une liste, si possible *nominative* et indiquant le sexe des passagers qu'il est autorisé d'embarquer, et il aura soin, le cas échéant, d'y inscrire la date et la cause présumée de la mort de tout individu qui succomberait pendant la traversée.

Art. 8.—Si, en cours du voyage, des passagers sont débarqués sur des points où le navire ferait escale, le capitaine est tenu de l'annoter sur la dite liste. Si, par contre, d'autres pasagers sont embarqués, il en fera également l'annotation et soumettra la liste, en original, à l'autorité sanitaire du lieu d'arrivée.

Art. 9.—Tout navire doit être muni, à part la liste précitée, d'une patente de santé en règle, portant en chiffres le nombre exact de l'équipage et des passagers embarqués, et sur laquelle seront inscrits, par les agents sanitaires de la station, tous les incidents survenus en mer et dans les différentes escales.

La patente délivrée par l'autorité sanitaire du lieu de départ ne sera pas changée dans le cours du voyage. Elle sera seulement visée par l'autorité des ports de relâche qui aura soin d'y annoter, le cas échéant, le nombre des passagers débarqués on embarqués de nouveau.

Art. 10.—Tout capitaine qui commettrait lui-même ou qui laisserait commettre sciemment une fraude quelconque, de telle façon que la liste des passagers ou la patente de santé ne répondissent plus à l'état réel du navire ou de son personnel, sera passible d'une amende de livres turques 10 minimum à 200 maximum, suivant les cas.

La même pénalité est applicable à tout capitaine qui n'aura pas embarqué, au départ de son navire, l'approvisionnement nécessaire à l'alimentation des passagers, aux termes fixés par l'article 4 du présent règlement.

---

# CHAPITRE II

## Dispositions spéciales au port de Djeddah et autres ports de la mer Rouge.

Art. 11.—L'office de Santé de Djeddah, de Yambo ou autre, prendra connaissance de la capacité officielle des navires destinés au transport des pèlerins dès qu'ils arrivent dans le port. Il notifiera par écrit aux agents des compagnies dont relèvent les navires, ainsi qu'aux capitaines qui en ont le commandement, le nombre de pèlerins et voyageurs qu'ils peuvent embarquer.

Art. 12.—Ce nombre est fixé conformément à l'article 6 des dispositions générales.

Les sambouks (caboteurs faisant le transport des pèlerins de port à port dans les eaux de la mer Rouge) prendront autant de pèlerins que les agents sanitaires croiront devoir leur permettre, en prenant en considération leur capacité respective et la distance à parcourir.

Les sambouks sont aussi exemptés des conditions d'approvisionnements, en vivres et eau potable, exigées pour les navires à longs cours à destination de l'Océan ou de la Méditerranée

Art. 13.—Nul pèlerin ou voyageur ne pourra s'embarquer sans être muni d'un billet de passage délivré par le bureau de l'agence dont dépend le navire, et les bureaux respectifs des compagnies ne pourront en délivrer que le nombre autorisé par l'office de Santé et qui sera calculé sur la capacité officielle du bord.

Les billets de passage seront numérotés et imprimés sur papier de couleur différente pour les diverses compagnies auxquelles appartiennent respectivement les navires, ce qui permettra de distinguer facilement la destination du porteur à l'échelle d'embarquement et d'éviter la confusion sur rade.

Que si plus d'un navire de la même compagnie avait à la fois à embarquer des pèlerins, l'agence ne devra procéder à la délivrance des billets que successivement, en ce sens que, pour éviter la confusion, elle ne devra en donner pour le second navire que quand le premier aura pris à bord tout son monde.

Dans aucun cas, d'ailleurs, il ne sera permis de livrer

des billets de passage à *bord* à des personnes qui auraient omis de se les procurer au bureau de l'agence.

Art. 14. — Les embarcations indigènes affectées au transport des passagers de l'embarcadère à bord des navires en partance, seront surveillées par le capitaine du port, assisté de quelques agents de police, pour s'assurer que tous les pèlerins à embarquer sont munis du billet requis.

Art. 15.—Tout patron d'embarcation qui aurait frauduleusement transporté à bord d'un navire des passagers non pourvus de billet d'embarquement, ou qui aurait pris des passagers sur un point du rivage autre que l'embarcadère désigné à cet effet par l'autorité du port, sera passible d'une amende *d'un medjidié argent* pour chaque passager en contravention.

Art. 16.—L'Autorité sanitaire aura soin d'installer à bord des navires en partance, des agents spéciaux chargés de contrôler les billets des voyageurs arrivant, en les confrontant avec la liste nominative dressée d'avance par les bureaux des agences respectives.

Ils prendront note des arrivants, avant qu'ils ne montent à bord, et s'il y en avait sans billet ou avec billet excédant le chiffre inscrit dans la liste réglementaire, ils en empêcheront l'embarquement.

Art. 17.— Dès qu'un navire aura pris à bord le nombre réglementaire de passagers, sur la réquisition de l'agent de la Santé, le capitaine fera hisser au haut du grand mât un drapeau vert qui y restera jusqu'au moment du départ, en signe du plein des passagers et de la défense d'en recevoir d'autres.

Art. 18.— Les capitaines se conformeront aux in-

jonctions des agents de la Santé envoyés à bord pour y contrôler l'embarquement. Ils leur prêteront l'appui nécessaire pour empêcher toute fraude ou contravention de la part des passagers.

Art. 19.—Tout capitaine qui se permettrait de recevoir à bord clandestinement des passagers en sus du nombre fixé par les règlements, et qui s'opposerait à l'accomplissement de la consigne de l'agent sanitaire, sera passible d'une amende de *dix livres turques* par passager excédant le nombre réglementaire.

La même pénalité de dix livres turques par passager pourra être infligée au capitaine, dans le cas où à sa *connaissance*, bien que sans son concours, la contravention aura été commise par les agents de la Santé ou par ceux des compagnies intéressées.

L'armateur est responsable des contraventions commises par le capitaine, et il est passible d'une pénalité égale à celle du capitaine ; en d'autres termes, le capitaine et l'armateur payeront chacun une amende de dix livres turques par passager embarqué en sus du nombre réglementaire.

Art. 20.—Les agents de la Santé de tout grade qui, dans l'exercice de leurs fonctions, se rendront coupables de négligence ou de fautes compromettant le service qui leur est confié spécialement, seront punis d'après les dispositions du code pénal ottoman. (1).

Il en sera de même des agents du port et de la police qui auront enfreint les prescriptions du présent règlement en ce qui les concerne respectivement.

(1) Le code pénal sanitaire est à l'étude.

Art. 21.— Quelque soit la destination d'un navire à pèlerins, l'autorité sanitaire, en inscrivant sur la patente de santé le nombre des passagers embarqués, mentionnera que le chiffre réglementaire est atteint, que d'autres passagers ne pourraient être reçus à bord dans les ports d'escales subséquents, qu'en proportion de ceux qui y débarqueraient, leur nombre ne devant jamais dépasser le chiffre établi dans les articles 6 et 12 du présent règlement.

Que si le nombre des passagers embarqués est inférieur à la capacité officielle du navire, l'autorité sanitaire en fera également mention sur la patente, autorisant ainsi le capitaine à en prendre d'autres dans les stations subséquentes de relâche ; toujours, bien entendu, dans la limite du chiffre réglementaire.

Art. 22.—Les agents de la Santé du port de relâche tiendront compte de ces annotations et agiront en conséquence.

Ils auront soin de signaler, à leur tour, sur la patente les changements survenus dans leurs stations respectives par rapport au nombre, à la santé des passagers et, s'il y a lieu, à l'approvisionnement du navire en vivres et en eau potable. Ils en informeront, par voie du télégraphe, l'office sanitaire du port subséquent de relâche aussi bien que l'Administration supérieure de Constantinople. Celle-ci et les offices d'escales, prévenus d'avance, en tiendront compte pour leur gouverne.

Art. 23.— Les chefs de service dans les différents ports, ayant la responsabilité de la stricte exécution du présent règlement, auront recours à l'autorité locale, au moyens de notes écrites, toutes les fois qu'ils auront à se

plaindre des capitaines de port ou des agents de police pour manque d'assistance ou même pour assistance peu empressée dans l'accomplissement de leur mandat. Dans le cas où leurs réclamations ne seraient pas prises en considération, ils en feront l'objet d'un rapport à l'Administration sanitaire supérieure.

Art. 24.—Les agents sanitaires subalternes—préposés, commis, gardes—qui, soit par négligence, mauvaise volonté ou intérêt personnel, manqueraient à leur consigne en ne remplissant pas exactement leurs devoirs de service, à l'endroit du pèlerinage et en général dans l'exercice de leurs fonctions, seront signalés par l'autorité locale à leurs supérieurs respectifs. L'autorité locale adressera un rapport au Ministère du département sanitaire, si ces derniers n'en tenaient pas compte. Elle en fera de même, au besoin, à l'égard des agents sanitaires supérieurs.

Art. 25.—Le concours des consuls des puissances étrangères étant nécessaire pour atteindre l'efficacité désirable des dispositions qui précèdent, les agents sanitaires réclameront leur appui toutes les fois qu'il en sera besoin.

Art. 26.—Il en sera de même des autorités égyptiennes dont la coopération dans les ports d'Egypte est indispensable.

Les agents sanitaires de ce pays s'attacheront à vérifier les listes des passagers et à y annoter les opérations effectuées de débarquement et d'embarquement. Ils inscriront au dos de la patente toutes les irrégularités et tous les incidents survenus à bord ou dans les stations confiées à leur surveillance respective.

Cette précaution est plus spécialement nécessaire à Suez, à l'effet de pouvoir atteindre les navires en contravention qui de Djeddah se rendraient à Suez et y reviendraient, ou bien qui prendraient de Suez la voie directe de l'Océan par Bab-el-Mandeb.

Le débarquement des passagers, dépassant le nombre réglementaire, sera effectué à la première station de service où réside une autorité compétente, et les capitaines en contravention, outre l'amende qu'ils doivent payer, conformément à l'article 19 du présent règlement, sont tenus de fournir aux passagers débarqués les moyens de poursuivre leur voyage jusqu'à destination contractée. (1)

Art. 27.—Une opération de contrôle étant nécessaire à la sortie de la mer Rouge vers l'Océan, les navires à pèlerins à destination des ports anglo-indiens ou des colonies anglaises, devront toucher à Aden pour y subir les constatations requises par rapport aux prescriptions du « *Native Passenger Ships' Act* » du gouvernement de l'Inde anglaise, ainsi qu'aux ordonnances des colonies anglaises, prescriptions auxquelles ils sont tenus de se conformer strictement.

Art. 28.—Tout navire à pèlerins arrivant sans patente sanitaire du port d'origine, ou sans visa des ports de relâche, sera soumis à une amende *de dix à deux-cents livres turques,* conformément à l'article 10 du règlement.

Art. 29.—Tout navire qui aura embarqué plus de cent passagers devra être pourvu d'un médecin, ou

(1) Pour les navires en contravention transitant le canal de Suez et à destination du littoral ottoman de la Méditerranée, l'amende sera payée au port final d'arrivée, d'après la patente.

officier de santé, et des médicaments nécessaires pour les soins à donner aux malades, le cas échéant.

CHAPITRE ADDITIONNEL.

Art. 30.— Attendu que le Gouvernement Impérial ottoman a promulgué des lois défendant le trafic des esclaves noirs, il est de rigueur que toute personne voyageant à bord d'un navire à pèlerins (vapeur, voilier, sambouk) et qui serait accompagnée d'un homme de service, de l'un ou l'autre sexe, ce dernier doit être muni d'un certificat signalant le nom, l'âge, les traits et la condition sociale à laquelle il appartient.

Art. 31.—Les capitaines des navires à pèlerins sont tenus d'exiger la présentation du certificat des individus de cette catégorie et de livrer ceux qui en seraient dépourvus aux autorités du port d'embarquement.

En cas d'obstacle d'en opérer directement le débarquement, les capitaines en donneront avis à l'autorité locale et au consulat de la nationalité du navire. Ils dénonceront de même la présence à bord des personnes faisant métier de commerce à esclaves.

Art. 32.—Les agents de la Santé, en constatant les certificats d'embarquement des pèlerins (Art. 16 du présent règlement) prêteront aux capitaines leurs concours actif, et, au besoin, ils auront recours aux autorités locales et consulaires du lieu (Art. 25) pour l'exécution des mesures ci-dessus indiquées.

Discuté et approuvé par le Conseil International de Santé et sanctionné par Iradé de S. M. le Sultan, en date du 10 Février 1880.

STANFORD LIBRARIES
To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below
SSM-S-73-35002

FOR USE IN
LIBRARY ONLY

H

T